Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4856**

17. Wahlperiode 22. 02. 2011

Antrag

der Abgeordneten Ute Kumpf, Christian Lange (Backnang), Rainer Arnold, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Lothar Binding (Heidelberg), Martin Burkert, Elvira Drobinski-Weiß, Dr. h. c. Gernot Erler, Petra Ernstberger, Peter Friedrich, Martin Gerster, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Josip Juratovic, Nicolette Kressl, Kirsten Lühmann, Katja Mast, Hilde Mattheis, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Karin Roth (Esslingen), Rita Schwarzelühr-Sutter, Dr. Carsten Sieling, Ute Vogt, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Ausbau der Rheintalbahn als Modell für Bürgernähe, Lärm- und Landschaftsschutz

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem Vertrag von Lugano im Jahr 1996 hat sich die Bundesregierung verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln (NEAT – Neue Eisenbahn-Alpentransversale) Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen.

Dies steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ist für das Land Baden-Württemberg und seine Bürgerinnen und Bürger von großer Bedeutung.

Nur mit dem viergleisigen Ausbau können der Verkehrskollaps entlang der Rheinschiene verhindert, durch erhöhte Kapazitäten auf der Schiene eine Verkehrsverlagerung „vom Lkw auf den Zug“ erreicht werden. Dies führt zu einer Entlastung der Straßen in Deutschland, der Schweiz und Italien und somit zu weniger Staus und Abgasen.

Die Verkehrsverlagerung bedeutet für die Anwohner der Rheintalbahn laut Bundesverkehrswegeplan 2003 aber bis zu 580 Züge pro Tag, darunter 280 Güterzüge. Bis zu 155 davon werden nachts verkehren. Sollte zudem der Oberrhein-Bypass verwirklicht werden, müsste die Bevölkerung mit einem Güterzug alle drei Minuten rund um die Uhr leben. Südbaden wird vom zusätzlichen Bahnverkehr nicht in Form von Reiseverbindungen profitieren, wohl aber eine große Belastung in Form durchrollender Güterzüge ertragen müssen.

Wenn die jetzigen Planungen Bestand haben, müssen die Menschen entlang der Strecke mit massiven Lärmbelastungen rechnen. Die Bürgerinnen und Bürger in der Region bekennen sich zur Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene und unterstützen einen Ausbau der Schiene. Mit großem Engagement und Sachverstand wurden Vorschläge, zusammengefasst im Konzept „Baden 21“, erarbeitet, die einen menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn vorsehen.

Dazu müssen die Bundesregierung, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG zeigen, wie sie ihre gemeinsame Finanzverantwortung wahrnehmen und den versprochenen Schulterschluss zur Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen einlösen wollen, damit die beim Projektbeirat und bei der Bevölkerung geweckten Erwartungen eingelöst und „Baden 21“ sowie der „Rastatter Tunnel“ realisiert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die in der alternativen Trassenführung „Baden 21“ zusammengefassten Forderungen der Kommunen und Bürgerinitiativen als Grundlage für die Überprüfung der bisherigen Planungen zu nutzen, um einen menschenverträglichen, umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Ausbau der Rheintalstrecke sicherzustellen,
2. die am 8. Februar 2011 in der fünften Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn beschlossenen Untersuchungen und Maßnahmen zeitnah zu realisieren und einen realistischen Finanzierungsplan für die Umsetzung der nachstehenden Projekte vorzulegen:
   - der Güterzugtunnel Offenburg,
   - die Trassenführung parallel zur Autobahn zwischen Offenburg und Riegel,
   - die Optimierung der Güterumfahrung Freiburg,
   - die Optimierung der Bürgertrasse im Markgräflerland,
   - die Teiltieferlegung Weil am Rhein-Haltingen,
   - die Verlagerung aller Güterzüge durch den Katzenbergtunnel,
3. die Deutsche Bahn AG in die Pflicht zu nehmen, die bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse im Sinne des Anwohner- und Lärmschutzes zu überprüfen und nachzubessern,
4. das Land Baden-Württemberg in die Pflicht zu nehmen, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen mitzufinanzieren,
5. den Schienenbonus, wie im schwarz-gelben Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode festgeschrieben, generell abzuschaffen, da die ihm zugrunde liegenden Gutachten wissenschaftlich überholt sind und damit nicht Grundlage von aktuellen und zukünftigen Planungen der Deutschen Bahn AG sein dürfen,
6. die Aufhebung des Schienenbonus bereits als Pilotprojekt für die Rheintalbahn auf den Weg zu bringen,
7. durchzusetzen, dass umgehend ein lärmabhängiges Trassenpreissystem und leise Fahrzeuge als Wettbewerbsvorteil für die Bahnen eingeführt werden, um Lärm an der Quelle zu bekämpfen und nicht Millionen Euro für die Planung von Lärmschutzwänden zu verlieren,
8. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes zu verstärken, die Sanierung an bestehenden Schienenwegen voranzutreiben und sicherzustellen, dass die Mittel vorrangig für Lärmsanierung und nicht für Planung eingesetzt werden,
9. in der Europäischen Union ein europaweites Umrüstungsprogramm für das rollende Material aufzulegen, da viele ausländische Waggons auf dem deutschen Schienennetz fahren,

10. die Zwangsdividende der Deutschen Bahn AG in Höhe von 0,5 Mrd. Euro zurückzunehmen und diese Mittel u. a. für die Lärmsanierung der Deutschen Bahn AG im deutschen Schienennetz einzusetzen.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333